

## PERUSAHAAN JASA PENGURUSAN TRANSPORTASI (PJPT) SEBAGAI "*PENGANGKUT*" KAITANNYA DENGAN PERLINDUNGAN HUKUM DAN PEMBAHARUAN DALAM RANGKA PEMBANGUNAN HUKUM PENGANGKUTAN NASIONAL

**Dyah Ersita Yustanti**

Program Doktor Ilmu Hukum  
Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta

### **Abstract**

*Carriage of goods activities is needed in the mobilization of goods and services for Indonesia which consists of archipelagic country, so the business activities of expeditor plays an important role. The expeditor which is nowadays known as Freight Forwarding Company (Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (PJPT)) pursuant to Article 86 of the Indonesian Commercial Code was the agent and now has experiencing development, as it is become the "carrier". This development brings impacts to the responsibility so that it was obtained 2 (two) main issues: (1) Why is it necessary to develop a law for the protection of PJPT in its capacity as a "carrier", and (2) How is the responsibility of PJPT as a "carrier" for the possibility of risk of loss?. From the result of the research, it can be concluded that: (1) the Government has made the regulation concerning the obligation to insure the responsibility of PJPT but has not been implemented by PJPT and (2): In the Indonesian Commercial Code, the expeditor is the agent and the bill of lading issued by the carrier, but the Ministerial Regulation defines PJPT as "carrier" because it can issue a bill of lading so that PJPT becomes a principal, also that the Ministerial Regulation enforces the international customs and regulations in the carriage of goods in Indonesian.*

**Keyword:** PJPT, Legal Protection, Development Law

### **Abstrak**

Kegiatan transportasi barang sangat dibutuhkan dalam mobilisasi barang dan jasa bagi Indonesia yang terdiri dari negara kepulauan sehingga usaha ekspediter memegang peranan penting. Ekspediter saat ini disebut Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi ("PJPT") sesuai Pasal 86 KUHD adalah agen dan sekarang telah mengalami perkembangan, karena menjadi "pengangkut". Perkembangan ini membawa dampak dalam tanggung jawab sehingga diperoleh 2 (dua) pokok rumusan masalah: (1) Mengapa diperlukan pembangunan hukum untuk perlindungan bagi PJPT dalam kedudukannya sebagai "pengangkut", dan (2) Bagaimana tanggungjawab PJPT sebagai "pengangkut" atas kemungkinan terjadinya resiko kerugian? Dari hasil penelitian diperoleh kesimpulan: (1) Pemerintah telah membuat peraturan tentang kewajiban mengasuransikan tanggung jawab PJPT namun di lalaikan oleh PJPT dan (2): Dalam KUHD, ekspediter adalah agen dan surat muatan dikeluarkan oleh pengangkut, namun Peraturan Menteri mendefinisikan PJPT sebagai "pengangkut" karena dapat menerbitkan surat muatan atau *bill of lading* sehingga PJPT menjadi prinsipal, juga bahwa Peraturan Menteri memberlakukan kebiasaan dan peraturan internasional dalam pengangkutan barang Indonesia.

**Kata Kunci:** PJPT, Perlindungan Hukum, Pembangunan Hukum.

## A. PENDAHULUAN

Program tol menjadi program unggulan dalam masa kampanye Bapak Joko Widodo dan kemudian dilanjutkan dengan dimasukkannya program tersebut sebagai program Pemerintah. Diwujudkan dengan dijadikannya maritim program prioritas nomor pertama Pemerintahan Jokowi-JK dari 9 (Sembilan) program prioritas pembangunan yang di sebut Nawacita.<sup>1</sup> Nawacita ini digagas untuk menunjukkan prioritas jalan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan.

Salah satu hal yang harus diperhatikan dalam menunjang kelancaran distribusi<sup>2</sup> adalah perusahaan yang bergerak di dalam jasa pelayanan pengiriman. Jasa ini sangat diperlukan dalam proses percepatan penyampaian barang dari produsen kepada konsumen.

Dalam Pasal 86 KUHD, ekspediter adalah agen, namun begitu dalam perkembangan praktek saat ini, ekspediter telah mengalami perubahan yang luar biasa, karena ekspediter dapat bertindak sendiri (sebagai *principal*) dengan menerbitkan surat perjanjian pengangkutan atau *in house bill of lading* yang semula hanya dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran sebagai pengangkut yang sesungguhnya.

Sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 74 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi yang untuk selanjutnya akan disebut dengan ("**Permenhub PM 74 tahun 2015**") maka pihak eksportir atau importir diwajibkan menunjuk Perusahaan Jasa Pengurusan Jasa Transportasi ("**PJPT** ") untuk mengurus kegiatan pengangkutan barangnya. Peraturan Menteri mendefinisikan PJPT

---

<sup>1</sup> Butir 1 dari Inti 9 Program Pemerintahan Joko Widodo - JK dalam Kabinet Kerja 2014 - 2019 yang disebut Nawacita:

"1. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim."

<sup>2</sup>*Ibid*, Pasal 1.11 menentukan: "distribusi adalah kegiatan penyaluran Barang secara langsung atau tidak langsung kepada konsumen".

sebagai "*pengangkut*" karena dapat menerbitkan surat muatan atau *bill of lading* sehingga PJPT menjadi principal.

Berdasarkan pendahuluan yang telah peneliti uraikan, penelitian ini lebih difokuskan pada kajian tentang perlindungan hukum bagi PJPT sebagai "*pengangkut*" yang dikaitkan dengan perlindungan hukum dan pembaharuan, itu sebabnya maka peneliti mengambil judul penelitian yaitu "Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (PJPT) Sebagai "*Pengangkut*" Kaitannya Dengan Perlindungan Hukum dan Pembaharuan Dalam Rangka Pembangunan Hukum Pengangkutan Nasional".

## **B. RUMUSAN MASALAH**

1. Mengapa diperlukan pembangunan hukum untuk perlindungan bagi PJPT dalam kedudukannya sebagai "*pengangkut*"?
2. Bagaimana tanggungjawab PJPT sebagai "*pengangkut*" atas kemungkinan terjadinya resiko kerugian?

## **C. METODE PENELITIAN**

Metode Penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif-empiris. Metode penelitian yuridis normatif untuk menemukan aturan hukum dan prinsip hukum untuk menjawab isu hukum yang dihadapi. Metode ini diperkuat dengan metode yuridis empiris dengan wawancara (*interview guide*) pada pihak yang terkait dan pengambilan data langsung (data primer), serta perbandingan dengan Negara lain.

## **D. PEMBAHASAN**

### **Pembangunan Hukum untuk Perlindungan Hukum bagi PJPT dalam Kedudukannya Sebagai "*Pengangkut*"**

Dalam Pasal 86 KUHD, ekspeditur adalah agen, namun begitu dalam perkembangan praktek saat ini berdasarkan Permenhub PM 74 tahun 2015, telah mendefinisikan PJPT sebagai "*pengangkut*" karena dapat menerbitkan surat muatan atau *bill of lading* sehingga PJPT menjadi principal. Karena itu maka

ekspediter telah mengalami perubahan yang luar biasa, karena ekspediter dapat bertindak sendiri (sebagai *principal*) dengan menerbitkan surat perjanjian pengangkutan atau *in house bill of lading* yang semula hanya dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran sebagai pengangkut yang sesungguhnya.

Selanjutnya PJPT juga bertanggung jawab atas orang lain yang ditunjuknya untuk melaksanakan kuasanya tersebut sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1803 KUHP. Sehingga berdasarkan penelitian peneliti, maka saat ini diketahui beban tanggung jawab dari PJPT sangat besar dan tidak sebanding dengan uang jasa yang diterimanya. Inilah yang mendasari peneliti untuk melakukan penelitian ini.

### **Peran Pemerintah dan Pembangunan Hukum**

Sehubungan dengan peran serta Pemerintah, maka Adam Smith memang tidak menolak dan menyingkirkan tangan Pemerintah dari ekonomi bebas. Karena Smith sangat menekankan hukum yang harus ditegakkan oleh Pemerintah dalam dan demi berfungsi baiknya pasar bebas.<sup>3</sup>

Karena itu maka Smith memang membela mati-matian ekonomi pasar bebas sebagai manifestasi tatanan ilmiah. Tatanan ilmiah dari pasar bebas ini memajukan kesejahteraan setiap orang dan seluruh masyarakat melalui fungsinya kecenderungan setiap orang untuk mengejar kepentingannya demi membuat hidupnya menjadi lebih baik. Tetapi dalam pasar bebas tersebut upaya setiap orang untuk mengejar kepentingannya harus tunduk di bawah aturan-aturan keadilan, dan karena itu harus dikendalikan, pertama-tama oleh pelaku ekonomi bebas itu sendiri. Asas Kemanfaatan yang dikembangkan oleh Mazhab Utilitarianisme dilandasi oleh prinsip keadilan sosial yang dikembangkan oleh Aristoteles, berpandangan bahwa manusia selain makhluk individu juga merupakan makhluk sosial.<sup>4</sup>

Dengan jalan inilah tidak hanya tatanan sosial ekonomi tersebut dapat dilestarikan, melainkan hak dan kepentingan semua orang juga dapat dijamin. Bagi Smith fungsi dan peran Pemerintah dalam menegakkan keadilan merupakan

---

<sup>3</sup>A. Sonny Keraf, *Pasar Bebas, Keadilan dan Peran Pemerintah*, Telaah Atas Etika Politik Ekonomi Adam Smith, Kanisius, Yogyakarta, 1996, hlm. 176.

<sup>4</sup> Rio Christiawan., *Kajian Sejarah Hukum Regulasi Tanggung Jawab Sosial Lingkungan Perusahaan*, Jurnal Ius Constitutum Vol. 1 No.1 Tahun 2015, hlm. 3

bagian hakiki dan integral dari tatanan ekonomi bebas, dan bahwa fungsi dan peran semacam itu tidak dianggap sebagai campur tangan yang merugikan bagi system kebebasan kodrati atau sebagaimana dikatakan Campbell, Pemerintah dibutuhkan untuk memaksakan berlakunya keadilan sebagai bagian dari tatanan kosmis pasar bebas.<sup>5</sup>

Dengan mendasarkan pada teori keadilan dari Adam Smith, Pemerintah berperan dalam pasar bebas. Sehingga menurut peneliti, seharusnya Pemerintah Indonesia membuat peraturan yang mewajibkan PJPT mencantumkan bukti kepesertaan dalam asuransi tanggung jawab sebagai salah satu persyaratan pengajuan mendapatkan dan perpanjangan izin usaha PJPT.<sup>6</sup> Dalam peraturan yang ada, PJPT hanya disebut bertanggung jawab, namun tidak ada pengaturan dan atau sanksi tentang tanggung jawab. Karena itu maka menurut peneliti, asuransi tanggung jawab merupakan perlindungan bagi PJPT dari tanggung jawab.

Adanya ketentuan tentang asuransi ini, menurut peneliti, merupakan perlindungan hukum bagi bagi rakyat dalam hal ini PJPT yang berdasarkan diskresi karena telah mencegah terjadinya sengketa. Tentang asuransi jika tidak ada perjanjian yang mencantumkannya baik penjual maupun pembeli tidak mempunyai sesuatu kewajiban untuk mengasuransikan barang. Namun apabila penjual dalam hal ini pengangkut menyanggupi untuk mengasuransikan, ia bertanggung jawab untuk memberi ganti rugi kepada pembeli jika ia tidak dapat berbuat demikian.<sup>7</sup>

Hukum dikatakan Mochtar<sup>8</sup> sebagai sarana (*instrument*) untuk pembangunan masyarakat. Lebih jauh Mochtar berpendapat bahwa pengertian hukum sebagai sarana lebih luas dari hukum sebagai alat karena:

- a. Di Indonesia peranan perundang-undangan dalam proses pembaharuan hukum lebih menonjol, misalnya jika dibandingkan dengan Amerika

---

<sup>5</sup>*Ibid*, hlm. 177 - 179.

<sup>6</sup> Peraturan Menteri Perhubungan No. 130 tahun 2016 tentang Perubahan ke empat atas Permenhub No. 74 tahun 2015.

<sup>7</sup> Sri Gambir Melati Hatta, *Beli Sewa Sebagai Perjanjian Tak Bernama: Pandangan Masyarakat dan Sikap Mahkamah Agung Indonesia*, Jakarta: Liberty, 2015, hal. 97.

<sup>8</sup> Sidharta, *Karakteristik Penalaran Hukum Dalam Konteks Ke Indonesiaan*, CV Utomo, Jakarta, 2006, hlm. 415.

Serikat yang menempatkan yurisprudensi (khususnya putusan *Supreme Court*) ada tempat yang lebih penting.

- b. Konsep hukum sebagai "*alat*" akan mengakibatkan hasil yang tidak jauh berbeda dengan penerapan "*legisme*" sebagaimana pernah diadakan pada jaman Hindia Belanda dan di Indonesia ada sikap yang menunjukkan kepekaan masyarakat untuk menolak penerapan konsep seperti itu.
- c. Apabila "*hukum*" disini termasuk juga hukum internasional, maka konsep hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat sudah diterapkan jauh sebelum konsep ini diterima secara resmi sebagai landasan kebijakan hukum nasional.

Sifat mekanisme itu nampak dengan digunakannya istilah "*tool*" oleh Roscoe Pound. Itulah sebabnya mengapa Mochtar Kusuma-Atmadja cenderung menggunakan istilah "*sarana*" daripada alat.<sup>9</sup> Agar supaya dalam pelaksanaan perundang-undangan yang bertujuan untuk pembaharuan itu dapat berjalan sebagaimana mestinya, hendaknya perundang-undangan yang dibentuk itu sesuai dengan apa yang menjadi inti pemikiran aliran *sociological Jurisprudence*" yaitu hukum yang baik hendaknya sesuai dengan hukum yang hidup didalam masyarakat.<sup>10</sup>

Tentang hukum yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, maka menurut Sudikno dari sisi keperdataan timbul konsep bahwa hukum bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan, yang aslinya non-yuridis dan berkembang dari rangsangan diluar hukum, faktor-faktor diluar hukum itulah yang membuat hukum dinamis.<sup>11</sup> Konsep pemikiran demikian sejalan dengan konsep pemikiran terhadap hukum di Indonesia yang dicetuskan oleh Mochtar Kusuma-Atmadja.<sup>12</sup>

Oleh karena itu bagi Indonesia jelaslah hukum berperan sebagai sarana pembangunan yaitu bahwa hukum harus mampu memenuhi kebutuhan sesuai dengan tingkat kemajuan serta tahapan pembangunan di segala bidang, sehingga dapat diciptakan ketertiban dan kepastian hukum untuk menjamin serta

---

<sup>9</sup>Mochtar Kusuma-Atmadja, *Hukum, Masyarakat dan Pembinaan Hukum Nasional*, Binacipta, Jakarta, hlm. 9.

<sup>10</sup>Lili Rasjidi, Ira Thania Rasjidi, *Pengantar Filsafat Hukum, Mandar Maju*, Bandung, 2002, hlm. 74

<sup>11</sup>Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1988, hlm. 24 - 26.

<sup>12</sup>Yudha Bhakti, *Penemuan Hukum Nasional dan Internasional*, Fikahati Aneska, Bandung, 2012, hlm. XV.

memperlancar pelaksanaan pembangunan. Karena itu pembangunan hukum berupa pembaharuan dan pembentukan hukum baru yang merupakan hukum nasional mutlak diperlukan.

Proses pembangunan hukum idealnya harus mengikuti perkembangan masyarakat yang sedang berkembang. Oleh karena itu, dalam pembangunan hukum, hukum tidak dipandang sebagai suatu perangkat kaidah dan asas-asas yang mengatur kehidupan manusia dalam masyarakat tetapi pembangunan hukum harus mencakup lembaga (*institution*) dan proses (*processes*). Kegiatan kehidupan manusia sangat luas, tidak terhitung jumlah dan jenisnya sehingga tidak mungkin tercakup dalam satu peraturan perundang-undangan dengan tuntas dan jelas. Maka sangat wajar kalau tidak ada peraturan perundangan yang dapat mencakup keseluruhan kegiatan kehidupan manusia, sehingga akhirnya tidak ada peraturan perundang-undangan yang lengkap selengkap-lengkapnyanya dan jelas sejelas-jelasnya. Oleh karena itu maka karena hukumnya tidak lengkap dan tidak jelas, maka harus di cari dan diketemukan.<sup>13</sup>

Perubahan yang dilakukan oleh Pemerintah menandakan sedang berlangsungnya pembangunan hukum dalam bidang maritim khususnya pengangkutan laut. Secara umum, saat ini Negara dan Pemerintah Indonesia terus melakukan pembangunan di bidang hukum, namun secara umum pembangunan dibidang hukum tersebut sampai saat ini belum menunjukkan bahwa reformasi hukum telah berhasil. Pendapat ini dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo dengan dasar masih maraknya korupsi dan komersialisasi hukum.<sup>14</sup>

Demikian juga yang terjadi dalam Undang-Undang Pelayaran dan peraturan pelaksana yang terkait yang terus perlu dilakukan perubahan dan penyesuaian sesuai dengan kebutuhan dalam dunia bisnis maritim serta menyesuaikan dengan praktik dan ketentuan internasional mengingat praktik dan bisnis maritim dan pelayaran berlaku standar ketentuan sesuai konvensi internasional.

### **Tanggung Jawab PJPT sebagai "*Pengangkut*"**

---

<sup>13</sup>Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1996, hlm. 37.

<sup>14</sup> Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum Progresif*, Kompas, Jakarta, 2010, hlm. 97 - 98.

Pembatasan tanggung jawab kepada pengangkut juga diatur dalam konvensi internasional. Sebagaimana ditentukan dalam *Hague Rules*, untuk batas tanggung jawab kepada pengangkut adalah sebesar £100 per *package coupled* dengan ketentuan barang tersebut dinilai dengan emas. Sedang *Hague Visby Rules* menentukan "*package of unit*", namun ketentuan ini masih dalam perdebatan sehingga tidak populer mengingat bagaimana menghitung per *package* bila muatan berbentuk *bulk*? Di dalam KUHD, maka pengangkut dibatasi dengan maksimal tanggung jawab sebesar f 60.

Berdasarkan penelitian peneliti, diketahui bahwa telah terjadi perluasan atas tanggung jawab dari PJPT. Perluasan tanggung jawab ini membuat PJPT tidak mendapat kepastian hukum sehingga perlu untuk dilindungi. Perlindungan yang diberikan ini adalah sesuai dengan tujuan hukum yaitu suatu keadilan yang memiliki manfaat serta ada kepastian hukum. Untuk memberikan perlindungan terhadap PJPT, maka peneliti berpendapat agar KUHD khususnya Pasal 86 tentang definisi dari ekspediter untuk dirubah dengan memberikan definisi yang berdampak pada kewenangan ekspediter sebagai "*pengangkut*". Karena PJPT sudah diklasifikasikan sebagai "*pengangkut*" maka pembatasan tanggung jawab sebagai pengangkut juga seharusnya diberlakukan pada PJPT, karena itu maka definisi PJPT sudah waktunya untuk disesuaikan dengan praktek pengangkutan laut saat ini yaitu sebagai "*pengangkut*". Hal ini sesuai dengan perkembangan di Negara lain seperti Belanda yang saat ini tidak mengenal ekspediter.

Surat Muatan atau *bill of lading* dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang secara fakta melakukan pengangkutan atas barang sebagaimana ditentukan dalam Pasal 466 dan 474 KUHD. Namun dalam perkembangannya saat ini, PJPT berdasarkan Permenhub 74 tahun 2015 jelas disebut "*pengangkut*" yang memiliki kewenangan untuk mengeluarkan surat muatan atau *bill of lading* yang disebut dengan *in house bill of lading* sebagaimana diatur dalam Permenhub 74 Pasal 2.(1) huruf c yang menentukan:

"Sebagai pengangkut kontraktual atau Non Vessel Operator Common Carrier (NVOCC) melakukan negosiasi kontrak dan penanganan transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara dan mengkonsolidasikan muatan."



PJPT sangat memerlukan perlindungan mengingat PJPT diwajibkan memiliki modal besar dan teknologi yang canggih. Juga bahwa kewajiban pemilik barang menggunakan PJPT dalam proses pengiriman barangnya,<sup>15</sup> membuat kedudukan PJPT menjadi penting. Namun disisi lain, dalam kedudukan sebagai wakil dari pemilik barang, PJPT memiliki kewenangan menunjuk pihak ketiga yang akan menjadi pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan barang, sehingga PJPT bertanggung jawab atas pihak ke tiga yang ditunjuknya.<sup>16</sup> Akibatnya jika terjadi sesuatu kesalahan yang mengakibatkan kerugian bagi pemilik barang, maka kerugian tersebut menjadi tanggung jawab dari PJPT.

Kerugian yang dimaksud dalam penelitian ini bukan kerugian akibat kerusakan barang, namun tanggung jawab dari PJPT, karena untuk barang muatan, sudah dilindungi dengan asuransi kargo.

## **E. PENUTUP**

### **1. Kesimpulan**

Berdasar Pasal 86 KUHD, kedudukan PJPT adalah ekspeditur yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan. Saat ini, PJPT sudah menjadi "*pengangkut*", sesuai Permenhub PM 74 tahun 2015. Sehingga walaupun tidak melakukan kegiatan pengangkutan barang secara nyata namun memiliki tanggung jawab atas kerusakan barang juga kerugian yang dilakukan pihak ketiga yang ditunjuknya dalam melakukan kegiatan pengangkutan barang. Pemerintah demi keadilan melalui pembangunan hukum, memiliki peran untuk melindungi PJPT yang mengalami perluasan tanggung jawab namun tidak memiliki perlindungan dari peraturan perundangan.

### **2. Saran**

- a. Perlu diperbaiki peraturan perundangannya:

---

<sup>15</sup> Permenhub No. 74 tahun 2015 Pasal 2 (3) menentukan: "*Pemilik barang harus menunjuk Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi setempat untuk melakukan pelaksanaan pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkereta apian, laut dan udara.*"

<sup>16</sup> *Ibid*, Pasal 2 (1) (c) yang menentukan: "*Sebagai pengangkut kontraktual atau Non Vessel Operator Common Carrier (NVOCC) melakukan negosiasi kontrak dan penanganan transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara dan mengkonsolidasikan muatan.*"

- dengan mensyaratkan PJPT untuk melampirkan polis keikut-sertaan atas asuransi tanggung jawab setiap tahun bersamaan dengan kewajiban pelaporan tentang kegiatan usahanya kepada penyelenggara pelabuhan atau Otoritas Transportasi lainnya.
  - menetapkan sanksi bilamana kewajiban mengasuransikan tanggung jawab tersebut tidak dilaksanakan oleh PJPT.
- b. Merubah ketentuan dalam peraturan perundangan:
- di KUHD Pasal 86, 90, dan 506, seperti halnya negeri Belanda yang telah menghapus ketentuan tentang ekspeditur dalam KUHD barunya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Atmadja, Mochtar Kusuma, *Hukum, Masyarakat dan Pembinaan Hukum Nasional*, Binacipta, Jakarta.
- Bhakti Yudha, *Penemuan Hukum Nasional dan Internasional*, Fikahati Aneska, Bandung, 2012.
- Keraf, A. Sonny, *Pasar Bebas, Kadilan dan Peran Pemerintah, Telaah Atas Etika Politik Ekonomi Adam Smith*, Kanisius, Yogyakarta, 1996.
- Melati, S. G, Christiawan, R. (2015). Pendekatan Aspek – Aspek Ekonomi Dalam Peningkatan Efektivitas Penegakan Hukum Di Masyarakat. *Jurnal Ius Constitutum*.
- Mertokusumo Sudikno, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1988.
- Mertokusumo Sudikno, *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1996.
- Rasjidi Satjipto, *Penegakan Hukum Progresif*, Kompas, Jakarta, 2010.
- Rasjidi Lili, Ira Thania Rasjidi, *Pengantar Filsafat Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2002.
- Sidharta, *Karakteristik Penalaran Hukum Dalam Konteks Ke Indonesiaan*, CV Utomo, Jakarta, 2006